# DISCORSO PRONUNCIATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI...

Italia : Ministero dei lavori pubblici, Giuseppe Devincenzi

# DISCORSO

PRONUNCIATO DAL

# MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

## DEVINCENZI

**ALLA CAMERA DEI DEPUTATI**

NELLA TORNATA 17 GIUGNO 1872

IN OCCASIONE DELLA

## DISCUSSIONE SUL BILANCIO DEFINITIVO

ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1872

## Signori Deputati.

Ricorderete quali e quante domande si fecero nella discussione di ieri, e quanti appunti si elevarono contro l'amministrazione dei lavori pubblici. A me pare, che ove io non mi affrettassi ad esporre alcuni generali concetti cui s'informa la mia amministrazione, per prevenire almeno in parte le molte altre quistioni che ancora si potrebbero sollevare, ed a rispondere agli obbietti già mossi, io correrei il pericolo di restare sopraffatto dalla mole della discussione. Prendo adunque la parola per rispondere agli oratori che ieri vi intrattennero e per manifestare alcuni miei intendimenti. Cercherò peraltro di non dilungarmi più di quello che sarà bisogno, e mi limiterò a dire quanto possa bastare per chiarire le differenti questioni.

Spessissimo avviene che, mentre dobbiamo con alcuni essere discordi nelle conseguenze, siamo però in accordo nei desiderii; perocchè se è facile cosa il desiderare, altrettanto è difficile il mandare i desiderii ad

effetto. Da ciò ne deriva alle volte una differenza di opinioni tra gli onorevoli membri del Parlamento, che siedono su codesti banchi e quelli che hanno il còmpito di parlare da questi posti; perocchè, qui spessissimo non può farsi ciò che si desidererebbe, ed il desiderio nostro non di rado è costretto a rimanere un'aspirazione astratta per la difficoltà, e talvolta anche per la impossibilità dell'attuazione.

Son inoltre persuaso che tutti gli atti, i quali si attengono alla mia amministrazione, hanno tale e tanta influenza sulla prosperità della nazione, e sul benessere di ciascuna provincia e località, che riconosco ben naturale che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici si esprimano moltissimi desiderii; e che ciascun deputato apra, per così dire, il proprio animo ed esponga le sue aspirazioni, senza preoccuparsi forse abbastanza se quanto desidera sia di possibile attuazione.

Qui noi invece dobbiamo sentire il dovere non solo di provvedere alle opere pubbliche, come ad un fattore principalissimo della prosperità della nazione, ma; abbiamo altresì lo strettissimo obbligo di provvedere in modo che esse tornino del maggiore profitto al progresso economico del paese, e che non ne resti dissestata la finanza dello Stato.

Spessissimo, o signori, noi troviamo degli ostacoli più forti dei nostri desiderii, e dirimpetto ai quali bisogna che un buon amministratore si arresti. Imperocchè specialmente in quegli Stati nei quali le finanze non siano ancora bene ordinate, qualunque massa di lavori pubblici si eseguisse, anzichè giovare al benessere del paese, ne peggiorerebbe la condizione, sconcertandone maggiormente la finanza.

Fatte queste osservazioni generali, che, spero, saranno benignamente accolte da tutta la Camera, verrò a trattare dei singoli servizi dell' amministrazione, prendendo a guida le domande che ieri mi furono rivolte.

Come era ben naturale, la maggior parte delle questioni che mi sono state mosse da tutte le parti della Camera, e forse anche quelle che mi attendo ancora, hanno rapporto alle ferrovie, poichè è questione vitale per l'avvenire della nazione l'ordinamento di una bene intesa rete di strade ferrate.

L'onorevole Pepe per primo faceva la più triste e miseranda descrizione, che mai possa immaginarsi, di un paese cioè al tutto privo di strade ferrate e quasi di ogni specie di viabilità; anzi l'onorevole Pepe, riavvicinando due periodi, in uno dei quali sventuratamente alcune provincie d'Italia non sono ancora entrate, ma che per altre sono divisi da secoli, ci descriveva il trasporto delle merci a schiena d'animale ponendolo a confronto coi trasporti sulle strade ferrate. Il doloroso sentimento prodotto dal ravvicinamento di sì diverse specie di trasporto, che rappresentano due distintissimi periodi di civiltà, era ben naturale nell'onorevole Pepe, che appartiene ad una di quelle provincie, le quali, non solamente non hanno strade ferrate, ma anche pochissime strade ordinarie.

Da questa condizione di cose egli ne deduceva la urgente necessità di sollecitare la costruzione della strada ferrata, già dal Parlamento decretata, da Termoli per Campobasso ad un punto della linea Foggia-Napoli.

Altro deputato dell'istessa provincia, l'onorevole mio amico Mascilli, con un lungo discorso si è fatto a tessere la storia di questa linea, e di tutte le difficoltà

che ha incontrate, e legislative, e di esecuzione e di altre parecchie di diversa specie.

Ma per rispondere agli onorevoli Mascilli e Pepe non mi bisogneranno molte parole, dopo quanto ho detto, in una tornata non lontana, in questa stessa Camera.

Io esprimeva da parte del Governo il risoluto proposito che la legge abbia esecuzione, e che la strada da Termoli per Campobasso alla linea Foggia-Napoli divenga presto una realità. Ma prego gli onorevoli Mascilli e Pepe di considerare che si tratta di una strada che deve valicare gli Appennini; e che se le Alpi sono difficili a superarsi con ferrovia, non minori difficoltà sventuratamente sperimentiamo spesso nei valichi degli Appennini.

Quindi ne venne che il tracciato si dovè studiare e replicatamente; e null'altro che la determinazione del tracciato da seguire ora ritarda la costruzione di questa strada ferrata. È quistione puramente tecnica, è questione di esclusiva pertinenza del Ministero dei lavori pubblici; dimodochè in questi ultimi mesi io mi sono occupato, come mi sto occupando tuttora seriamente, di tale questione; e, come diceva ad una onorevole Commissione venuta da Campobasso, non si deve biasimare il Governo, se per scegliere il migliore andamento della linea, ne ritardi alquanto l'esecuzione; poichè mai una seria amministrazione può anteporre il risolver presto al risolver bene, specialmente quando la decisione presa tradotta in fatto ha risultanze, che per volgere di anni non possono più essere modificate.

Ed invero qui si tratta di un passaggio degli Appennini, di una linea di grandissimo interesse pel commercio dell'Italia tutta e non soltanto di quelle loca-

lità, e non volete che la esaminiamo ponderatamente, sotto tutti gli aspetti, e tecnici ed economici? Come mai si rimedierebbe, se il Governo per precipitazione adottasse un tracciato, che non rispondesse poi agli interessi generali e locali?

Come dissi, mi sto occnpando, seriamente occupando della questione del tracciato, e come verrà decisa, la strada sarà incominciata immediatamente, e celeremente condotta a fine, e le molte difficoltà, cui accennava l'onorevole Mascilli, non saranno certamente difficoltà pel Governo, perchè la legge ed i capitolati di concessione sono chiari, e se la società non vorrà attenervisi, vi sarà modo di obbligarvela.

L'onorevole Spantigati e l'onorevole Boselli richiamavano l'attenzione del Governo sulla strada Torino-Savona, e specialmente sopra il tratto di congiunzione da Carmagnola a Bra. Sa la Camera che fu lasciato al potere esecutivo la facoltà di ingiungere, dentro l'anno 1872, alla società costruttrice di quella strada, Guastalla e C., anche la costruzione di questo tronco di congiunzione, con determinate condizioni e per un prezzo stabilito. Mi permettano gli onorevoli Spantigati e Boselli di dire da parte del Governo, che noi non potremmo precisare fin d'ora il termine entro il qnale prenderemo una risoluzione. Quale sia per essere qnesta risoluzione sono dolente di non poterlo fin d'ora dire alla Camera; ma credo che in materia di tanta importanza come qnella delle strade ferrate, che aggravano direttamente il bilancio dello Stato, bisogna che il potere esecntivo proceda con molta cautela.

Se non erro, anche l'onorevole Bonghi mi domandava che cosa intendesse fare il Governo per la linea

Terni-Avezzano, o per meglio dire, per le due linee Roccasecca-Avezzano e Avezzano-Terni, avendo la facoltà di accordarne per decreto reale la concessione della costruzione e dell'esercizio.

Il Governo ha già fatto compilare degli studi, che sono stati da gran tempo sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Dirò di più che quando si tratta di strade montane stimo necessario di sempre andare prudentemente nell'approvare i progetti, e che essendomi state presentate delle osservazioni da parte di un autorevole membro di questa Camera intorno a certi tratti, per evitare talune pendenze od almeno per modificarle, è mio intendimento di sottoporli a nuovi studi.

D'altra parte il Governo finora non ha potuto prendere nessuna determinazione, inquantochè, sebbene vi siano state varie domande, nessuna ve ne fu di concreta. In questi ultimi giorni però alcuno si è presentato per domandarmi la concessione di una o di amendue queste linee; ma siccome finora le trattative sono soltanto nell'inizio, e si sa bene che queste trattative per strade ferrate spessissimo non vanno a conclusione, così è ben naturale che io non debba nulla annunziare alla Camera.

Ad ogni modo essendo questa una strada di molta importanza, ogni qualvolta ci sarà una domanda seria di concessione, noi la prenderemo in esame, non solo nell'interesse di quelle contrade, ma nell'interesse generale della viabilità ferroviaria dello Stato, tanto più che nelle proposte della Commissione per la difesa nazionale venne fra le altre inclusa la linea Terni-Avezzano-Roccasecca.

Molti deputati, fra i quali gli onorevoli Avezzana,

Lacava e Lovito, hanno domandato (e l'ha domandato quasi perentoriamente anche l'onorevole Pisanelli) come il Ministero abbia adempiuto ai suoi doveri per rapporto alla strada da Eboli a Reggio.

La questione, signori, è della massima gravità, imperocchè si tratta d'una di quelle linee per cui non vi è alcuna legge, e per cui nessuna facoltà è concessa al potere esecutivo. (*Alcuni deputati chiedono di parlare*) Non v'è che un ordine del giorno, che veniva proposto dalla Giunta incaricata di riferire intorno al progetto, che diventò legge colla data del 28 agosto 1870.

Or prima d'ogni altra cosa bisogna che ci facciamo un concetto netto e della importanza di questa strada ferrata, e delle difficoltà che essa presenta.

Quanto all'importanza io non mi ci fermerò lungamente, poichè tutti gli oratori, che mi hanno preceduto, l'hanno dichiarata grandissima. E l'onorevole generale Cerroti, giorni fa, ragionando della necessità di coordinare la nostra rete ferroviaria ai bisogni della difesa nazionale, riconosceva che sarebbe necessario, nello stabilire il tracciato di questa linea, di por mente alle viste militari. Nè vi ha dubbio che tutte le grandi linee, che servono a congiungere fra loro le varie provincie italiane, hanno un'importanza molto grande anche nei rispetti militari.

Ma se voi, o signori, siete persuasi, come io sono, della importanza di questa linea, non tutti forse saprete le grandi difficoltà che essa presenterà nella costruzione. (*Interruzioni*)

Siate sicuri che io non vengo qui nè per velare il vero, nè per sollevare difficoltà, ma per stabilire i fatti quali sono, perchè mentre debbono essi determinare la condotta dell'amministrazione, debbono pur servire

a formare il vostro convincimento. Io dico adunque che la difficoltà di questa linea non è minore della sua utilità.

Questo non significa peraltro che essa non debba studiarsi, che non debba farsi, che non sia una delle linee che completerà la nostra rete ferroviaria.

Ma queste parole ho io voluto dire per dimostrare alla Camera quali siano le mie convinzioni, e quale sia la condotta del Governo per rapporto agli ordini ricevuti dal Parlamento.

Qnesta linea è della lunghezza di oltre 200 chilometri...

NICOTERA. Più.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... della lunghezza di oltre 200 chilometri...

NICOTERA. 430.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ritengo che questa linea sia circa della lunghezza di 200 chilometri, ma lo dico ipoteticamente, non essendovi al Ministero alcuno studio, neppure di massima, per dedurne la lunghezza. Ma se l'onorevole Nicotera sostiene che sia di 430 chilometri, le difficoltà e le spese saranno di certo molto maggiori.

NICOTERA. Adesso glielo dirò.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Qnesta linea presenterà, secondo le informazioni che ricevetti da coloro che conoscono le località, non minori difficoltà forse di quelle che si sono incontrate nelle linee liguri. (*Movimento di sorpresa*)

Se vogliamo le opere pubbliche, signori, facciamoci prima un concetto chiaro di quello che dobbiamo fare, Se quelli che ci hanno precednto avessero creduto di perforare il Cenisio con un decimo della spesa che in

fatto ci è costato, il Cenisio non sarebbe stato forse forato mai.

Io non mi spavento delle difficoltà per verun modo, ma credo che sia mio dovere di ricercare la verità delle cose, e di esporle come sono.

L'amministrazione non è che una guerra contro difficoltà da sormontare. Sta bene di conoscere la potenza del nemico, per esser parati a combatterlo. Io ho convincimento che la linea da Eboli a Reggio, fra quelle ancora a costrurre, sia quella la quale ci presenta le maggiori difficoltà, e che la medesima, o direttamente o indirettamente, cioè o per mezzo di capitale, o per mezzo di garanzia d'interessi, verrà ad imporre sul bilancio dello Stato un carico non minore di 60 ad 80 milioni. Ciò non ci spaventi; mettiamo le cose come sono. *(Oh! oh!)*

ASPRONI. E se occorre, si spendano.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se l'obbiettare alla difficoltà di una ferrovia ci agevolasse il modo di conseguirla, anche io obbietterei, e calorosamente; ma quando questo non ne agevola per verun modo la costruzione, io credo che la miglior cosa sia (e ciò raccomanderei non solo per questa linea, ma per tutte) di esaminare serenamente la condizione delle cose per vedere che si abbia a fare.

Comincio dal dire che io sono persuaso che pel completamento della rete ferroviaria italiana sia necessaria questa linea; di modo che nel tempo stesso che ne riconosco le difficoltà, è mio avviso che, senza di essa, il sistema delle nostre strade ferrate non sarebbe completo.

L'onorevole mio amico Pisanelli, e nomino l'onorevole Pisanelli perchè è stato quegli che ha posto

più precisamente la questione, l'ha formolata in modo che pareva quasi che il ministro dei lavori pubblici non avesse adempiuto ai suoi doveri verso la Camera; ma l'onorevole Pisanelli, il quale è con me così benevolo, certo non poteva avere qnesto intendimento.

Che cosa diceva l'ordine del giorno del 29 lnglio 1870, ordine del giorno venuto, se non erro, dopo nna grande discussione e dopo un articolo proposto dall'onorevole Lacava?...

LOVITO. L'articolo fu proposto dalla Commissione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Lacava proponeva un articolo, che non fu accettato, e diceva in quella occasione: « Le popolazioni, le quali dovrauno avvantaggiarsi di qnesta linea, vi hanno tale e tanto interesse, che sono disposte a contribuire largamente per la costruzione della medesima. » La Camera sentiva questa dichiarazione dell'onorevole Lacava, e, sebbene avesse rigettato il sno articolo, accettava un ordine del giorno proposto dalla Commissione, così concepito: « A completamento della rete calabro-sicula la Camera invita il Governo a stndiare ed a provvedere a tempo opportuno per la costruzione della linea Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio pel versante Tirreno. »

Comprenderà l'onorevole Pisanelli, il quale è così eminente giurista, ed interprete, per conseguenza, così autorevole degli atti legislativi, che qni non vi è alcun termine prefinito. Certamente al potere esecutivo non è stato detto: fra tanto o tanto tempo voi farete qnesta o quella cosa, ma si disse soltanto: « A completamento della rete calabro-sicula siete invitato a studiare altra linea ed a provvedere a tempo opportuno per la sua costruzione. » Che significa questo? Significa che desiderio della Camera fosse, non d'interrompere la

costruzione degli altri tronchi calabro-siculi per costruire questa linea; ma che, quando quei lavori fossero progrediti in modo che altre opere si potessero intraprendere, ed ove si credesse dalla rappresentanza nazionale che anche questa linea dovesse essere costrutta per conto dello Stato, oppure di una società, a cui si avessero a concedere le ferrovie calabro-sicule, fosse essa aggiunta a queste linee. Di più l'ordine del giorno lasciava al potere esecutivo di provvedere a tempo opportuno. Ed è ben naturale che il tempo opportuno significa il tempo in cui le finanze potranno sopperire alla spesa. (*Rumori a sinistra*)

Quei signori i quali pare che non accettino questa interpretazione, mi facciano un po' sapere come senza danari si costruiscano le strade ferrate!

Nondimeno attualmente non è questione di vedere nè quando sia il tempo opportuno, nè quando debba essere costruita questa strada. Ho ricordato a bella posta che l'onorevole deputato Lacava, per incitare il Parlamento ad intraprendere questa opera, annunziava, nella discussione del 1870, un fatto onorevolissimo per quelle popolazioni, facendo sapere come fossero desiderosissime di concorrere largamente alla spesa.

Ed infatti quello che manifestava l'onorevole Lacava già si è verificato, perchè, se sono bene informato (giacchè ufficialmente non ne so nulla, ma ufficiosamente ne ho udito spesso parlare, e gli onorevoli deputati i quali patrocinano questa linea potranno confermarlo), molte provincie e molti comuni già hanno fatto delle offerte, e larghissime offerte, e già hanno preso impegno per non so quanti milioni...

NICOTERA. Sedici milioni.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono côntentissimo di sapere ora che già sedici milioni siano stati votati.

NICOTERA. E non ancora sono riusciti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. E sono contento di sentire quest'*ancora*, perchè significa che gli enti morali vorranno fare tutti gli sforzi acciò questa somma si accresca.

Ora, il ministro dei lavori pubblici si trovava in questa posizione. Vi erano alcuni comuni e alcune provincie che attendevano a fare degli studi. E questi studi il Governo volentieri vedeva che così si facessero, perchè erano come un indizio dello spirito di iniziativa, che si destava in quei comuni ed in quelle provincie.

Questi studi sono ora quasi al loro compimento; ed è avvenuto quello che doveva avvenire, i varii interessati hanno fatto studiare i varii tracciati possibili. Chiunque conosce quel tratto di paese che si estende da Eboli fino a Reggio di Calabria, sa che due soli ve ne possono essere: l'uno littoraneo, lungo il Tirreno, che rassomiglierebbe quello della linea ligure; l'altro nell'interno.

Quale era l'obbligo del Governo in questa condizione di cose? Io me ne appello alla Camera. Quando non era fissato un termine perentorio per fare questi studi, e quando gli studi dei due tracciati si stavano facendo dalle provincie e dai comuni, pel Governo non poteva esservi miglior partito che attenderli per esaminarli, riscontrarli e portare un giudizio intorno ad essi.

Quando si vedeva tanta spontaneità da parte delle provincie e dei comuni; quando si vedeva che gli interessati locali per iniziativa propria cooperavano all'in-

teresse generale; quando suol essere di norma, a meno che il Governo non faccia la strada a conto proprio, che l'iniziativa degli studi si lasci sempre alla industria privata, e quando infine chi domandava l'autorizzazione degli studi chiedeva nel medesimo tempo la concessione della linea, io non credeva che il Governo avesse obbligo di ordinare un terzo studio, che, in certo qual modo, anzichè incoraggiare l'iniziativa dei comuni e delle provincie, avrebbe avuto per effetto di smorzarla. Noi anzi ci rallegrammo moltissimo di veder sorgere questa iniziativa, e certo per nostra opera non l'avremmo voluta mai contrariare.

Questa è la risposta che io do all'onorevole Pisanelli, questa è la risposta che io do anche agli onorevoli Avezzana, Lacava e Lovito, i quali mi domandavano come il Governo avesse adempiuto agli ordini della Camera.

Potrei ingannarmi, ma a me pare che il Governo sia stato ossequiente agli ordini della Camera nel procedere come ha proceduto. Dirò anzi di più che da parte del Governo si sono già fatte ricerche e si stanno raccogliendo informazioni per riconoscere l'importanza di questa linea, affinchè, quando siano pervenuti gli studi da ambedue le parti, si possa esaminare, colla scorta di elementi sicuri, quale dei due tracciati si debba preferire. Allora si considererà attentamente anche la questione militare e della difesa nazionale. Nelle condizioni attuali, e trattandosi di opera di tanta importanza, sarebbe impossibile fare una discussione profonda e proficua, non avendo sott'occhio alcuna proposta concreta. Io posso assicurare l'onorevole Pisanelli che il potere esecutivo è persuaso di avere così adempiuto al suo dovere.

L'onórevole Pisanelli mi dirigeva pure ieri domanda, su cui ho già dato risposta altra volta, e non è molto tempo, all'onorevole De Donno.

L'onorevole De Donno in certo qual modo si accontentò della mia risposta, od almeno non se ne mostrò dispiaciuto; l'onorevole Pisanelli invece ieri la dichiarava inesatta, vaga, dubbia, quasichè il ministro dei lavori pubblici avesse voluto allora esimersi dal fare una dichiarazione esplicita.

Mi giova di dichiarare che mi sono fatto e mi farò sempre un dovere, quando ebbi ed avrò l'onore di indirizzarmi al Parlamento, di parlare chiaro e reciso, acciocchè le mie risposte non possano nè essere frantese, nè sollevare speranze, le quali poi io non fossi in grado di soddisfare. Sono veramente dolente, lo ripeto, che l' onorevole Pisanelli non siasi mostrato soddisfatto di quanto parve accontentasse l'onorevole De Donno, ed abbia potuto nutrire, anche per pochi giorni, un dubbio, al quale per certo io non aveva dato motivo.

L'onorevole Pisanelli mi invita a dichiarare francamente che cosa io intenda di fare per la costruzione del tronco ferroviario di unione fra Brindisi e Taranto.

Rispondo all'onorevole Pisanelli, che io, conformandomi alla legge, intendo essere mio dovere di eseguirla nel massimo suo rigore, come credo debbano essere eseguite tutte le leggi che riguardano le strade ferrate, e specialmente quelle che danno straordinarie facoltà al potere esecutivo.

La responsabilità del potere esecutivo diventa in questi casi grandissima, e realmente desidererei che mai non ci si dessero facoltà di concedere strade ferrate.

Il potere esecutivo diventa in tali casi responsabile,

nòn solamente dello spendere o no, grandi somme, ma di decidere, dirò quasi, della prosperità nazionale, della sorte di alcune contrade; poichè dallo scegliere o no una linea, dal fare o no una ferrovia dipende molte volte la prosperità o la miseria di una provincia. Quindi io, nell'esercitare queste facoltà che il Parlamento commette al potere esecutivo, dico francamente, sono compreso da un religioso timore, e con grandissima cautela mi determino a farne uso. Onde nell'interpretare l'estensione delle facoltà date eccezionalmente dalle leggi al potere esecutivo in fatto di ferrovie, io vado scrupolosissimo; e son sicuro che la Camera non vorrà disapprovare questo mio procedere.

L'onorevole Pisanelli ha citato alcune parole di uno dei miei predecessori, l'onorevole mio amico Jacini, le quali vorrebbe che importassero una promessa. Ma osservo che l'onorevole Jacini non può aver promesso che quello che poteva promettere; e voi sapete che per essere efficace la promessa di un ministro in simili casi abbisogna che ottenga la vostra adesione. Se voi non concedete i fondi, se voi non ordinate che le spese dello Stato siano accresciute per eseguire simili promesse, le medesime al certo rimaner debbono senza risultato.

Io nòn guarderò dunque quello che abbiano promesso i miei antecessori, guarderò solamente le leggi che mi stanno sotto gli occhi.

Qual è la posizione legale di questa linea Taranto-Brindisi?

Coll'ultimo comma dell'articolo 22 della legge del 28 agosto 1870 si dà facoltà o autorizzazione, come più vi piaccia, al Governo di comprendere nella concessione della rete calabro-sicula la diramazione da Taranto a Brindisi; e si aggiunge: *in conformità del*

*l'articolo* 22 *della convènzione del* 9 *luglio* 1863, *approvata con legge* 25 *agosto* 1863. Per conseguenza, allorchè si fosse verificato il caso di una concessione della rete calabro-sicula, il Governo avrebbe avuto la facoltà di comprendervi per decreto reale anche la linea Taranto-Brindisi. Ma la Camera sa bene che, mentre nella stessa legge si ordinava che alcune linee di vie ferrate comprese nelle calabro-sicule fossero costruite a conto ed a spese dello Stato, si aggiungeva : *finchè non si faccia una concessione.* Ora questa concessione non è stata mai fatta ; la rete delle calabro-sicule si costruisce ancora a conto dello Stato; dunque, non essendosi verificata la concessione, mancava la facoltà nel Governo di disporre per la costruzione di detta linea. È ben vero però che il secondo comma dell'articolo 22 della convenzione 9 luglio 1863 dice, che il Governo potrebbe con decreto reale ingiungere alla società la costruzione e l'esercizio della linea Taranto-Brindisi colle stesse condizioni delle altre linee; e le condizioni delle altre linee, come sa l'onorevole Pisanelli, sono una sovvenzione chilometrica di 14 mila lire. Il potere esecutivo non poteva per verun modo modificare tali fatti e la conseguente posizione legale.

Presentasi per altro una circostanza vantaggiosa, anzi, dirò, presentansi varie circostanze favorevoli a questa linea, le quali, se non pongono il Governo nella condizione di avvalersi di una facoltà, di cui non può servirsi, possono però metterlo nel caso di sottoporre di nuovo la cosa alle deliberazioni del Parlamento.

Fra i nuovi fatti avvenuti, avvi prima d'ogni altra cosa che la provincia di Lecce, persuasa dell'importanza di questa linea, spontaneamente, ciò che fa grande onore a quella provincia, ha offerto il concorso di un milione.

Si aggiunge poi un'altra condizione favorevole, secondo me, a questa linea, cioè a dire che il porto di Brindisi sempre migliora e sempre più diventa un centro importante di commercio, e che la strada da Reggio a Taranto va per modo progredendo che in breve tempo, e per breve tempo intendo qualche anno, sarà tutta aperta all'esercizio.

Il mio collega della guerra qui presente mi ricorda inoltre il grande interesse che egli mette per la difesa nazionale all'arsenale di Taranto, che è sotto le vostre considerazioni.

Altra volta già ragionai in questa Camera della grande utilità che si trae dall'aver collegati insieme i grandi emporii del commercio ed i punti principali della difesa nazionale. Si vede quindi di quanta utilità sarebbe una linea di strada ferrata fra Brindisi e Taranto.

Riconosciuta l'importanza della linea, e manifestatasi in tanti atti legislativi la volontà del Parlamento, il potere esecutivo mancherebbe al suo dovere, se non si desse premura di studiare nuovamente la cosa, per presentare al vostro esame il risultato dei suoi studi. Sperando adunque che, non più la sola provincia di Lecce, ma tutte le provincie che potranno trar vantaggio da questa linea, si persuaderanno che debbono concorrervi, e largamente, confido che di nuovo presto io possa riproporla al Parlamento.

Permettetemi ora, o signori, di entrare in un campo forse ancora più irto di difficoltà in fatto di strade ferrate, nel campo che possiamo dire dell'avvenire, ossia nell'argomento delle strade ferrate secondarie.

Sospinti, più che dalle ragioni economiche, dalla necessità politica di rinnire con rapide comunicazioni la grande famiglia italiana, noi, dopo aver provvednto almeno in bnona parte, alla costruzione delle strade ferrate di interesse generale, a qnella rete che in Francia ed altrove chiamano primaria, dopo di avere (e mi piace ricordarlo alla Camera, perchè pare ad alcuni che in Italia non si faccia mai nulla), soddisfatto a qnesto primo bisogno nel modo il più celere e spedito che mai si sia fatto presso altra nazione, abbiamo a pensare alle ferrovie d'interesse locale, a quelle che altrove chiamano strade ferrate secondarie.

L'onorevole Bonghi credeva ieri di doversi quasi scusare presso di voi, perchè molte domande di strade ferrate di interesse locale venissero dalle provincie del Mezzogiorno. Ma si sganni l'onorevole Bonghi, perchè, se da una parte piove, dall'altra dilnvia. Non c'è provincia d'Italia (e mi compiaccio di poterlo dire) da cui non vengano domande per strade ferrate secondarie; è un bisognò che si manifesta dappertutto; e direi che non c'è provincia, sia che abbondi di strade ferrate o che ne scarseggi, in cui non si facciano progetti, e da cui non partano sollecitazioni per strade ferrate d'interesse locale. E se avessi bisogno di un testimonio in questa asserzione, ne avrei nno antorevolissimo nell'onorevole Depretis, il quale, come presidente della Commissione delle strade ferrate di complemento, avendo diretto una circolare a tutti i prefetti e alle Camere di commercio, perchè manifestassero qnali sieno le strade di complemento che debbano essere studiate, ha raccolto tale e tanta quantità di domande e di progetti, che, sebbene io abbia una gran fede nella immensa operosità dell'onorevole Depretis, a dir vero, io quasi me ne spa-

vento per lui. I miei impiegati mi rendono conto giornalmente delle domande di strade ferrate d'interesse locale che pervengono a questa Commissione; e veramente vi giungono in tale copia da fare grandissima impressione sull'animo mio.

LOVITO. Ma le deficienze sono eguali dappertutto? Questa è la questione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è questione di eguaglianza, è questione di strade ferrate secondarie che si vorrebbero in ciascuna parte d'Italia. Quanto al pareggiamento delle condizioni ferroviarie, ne parleremo quando lo si voglia.

LACAVA. Mi contenterei delle primarie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi permetta l'onorevole Lovito, mi permetta l'onorevole Lacava di fare astrazione da questa o quella provincia, e di guardare all'interesse generale, al movimento economico che succede in tutta quanta la nazione, di studiare come si rivelino in tutte le parti d'Italia certi bisogni. Uno degli uffici principali del Governo è per certo quello di studiare questo movimento spontaneo della nazione e di favorirlo in tutti i modi, e non già di vedere se debba farsi questa o quella cosa, piuttosto per l'una che per l'altra provincia. L'interesse del Governo non può essere altro che quello generale dello Stato, nè può mai esser diverso da quello delle singole parti del paese: egli deve essere uguale per tutti, e giusto con tutti. Ma non vorrei allontanarmi dalle strade ferrate secondarie. Questa stessa abbondanza di domande per strade ferrate secondarie mette il Governo nella condizione di non poter far nulla senza venire innanzi al Parlamento, ed esprimere in una discussione solenne il suo concetto sul modo di soddisfare a tutti i bisogni

manifestatisi, affine di determinare per qual via intendiamo di venire in loro soccorso.

Il ministro dei lavori pubblici si trova spesso nella condizione di sentirsi dire: ma come! quella che vi domandiamo è una ferrovia la quale non costa che tre milioni; noi chiediamo al Governo il sussidio di 500, od anche di sole 200 mila lire, e voi ce lo rifiutate!

Ma il ministro dei lavori pubblici, il quale conosce non essere quella domanda la sola, ma che ve ne hanno altre non poche di simil natura e che, se cede ad una, dovrebbe cedere naturalmente a tutte, deve di necessità resistere anche al suo desiderio di promuovere il concorso dello Stato per la più piccola somma, a fine di non contrarre un impegno per tutte, impegno che può essere grave, più che dapprima non paia, per le finanze dello Stato.

Noi abbiamo il dovere, prima di metterci in una via la quale potrebbe condurci a gravi spese, di venire a parlar chiaro al Parlamento, acciocchè di comune accordo si veda quello che si debba fare.

Ieri dall'onorevole Pisanelli, dall'onorevole Bonghi e da altri ancora mi si faceva un'altra domanda relativa ad alcune linee, di cui si è altra volta già occupato il Parlamento. E qui dirò che mi piace di parlare di queste linee in preferenza, perchè parmi che forse possano costituire una categoria a parte fra le ferrovie secondarie.

Mi si domandava che cosa intendessi fare per le strade di Zollino-Gallipoli, Giulianova-Teramo (e dirò che questa è mia patria, perchè la Camera lo sappia), Ponte Santa Venere-Atella e Manfredonia-Lucera. Ripeterò quello che ho già detto altre volte all'onorevole Pisa-

nelli: eseguirò la legge nei limiti delle facoltà che da essa mi sono date.

Gli onorevoli interpellanti si fondano sull'articolo 20 della legge del 1870, più volte citata, per addimostrare che il Governo debba sussidiare queste linee. Che cosa stabilisce in generale quest'articolo per tali strade, perchè per taluna v'è qualche speciale disposizione, di cui in seguito parleremo? Esso stabilisce che a queste strade siano dati dei sussidi.

Da queste disposizioni della legge risultano dunque due cose: in primo luogo il riconoscimento di una certa importanza eccezionale in queste strade; in secondo luogo, che meritano in certi limiti di essere sussidiate. Questo mi pare che sia stato l'intendimento del Parlamento.

Ma dall'altra parte, quando il Governo avesse voluto dare il sussidio, si sarebbe trovato di fronte un altro ostacolo. Il Parlamento aveva fatto assegnamento sull'importo delle multe, che riteneva dovute dalla società delle ferrovie meridionali, e metteva questo importo a disposizione del Governo per distribuirlo in sussidio alle strade, di cui discorriamo. Mancata finora, come è già noto al Parlamento, per decisione dei tribunali, la sperata risorsa, il Governo non ebbe più alcun fondo per sopperire a questi sussidi.

È ben vero che l'onorevole Pisanelli e l'onorevole Bonghi osservavano, che il Parlamento, mettendo a disposizione del Ministero il provento delle multe, ha mostrato il suo intendimento, o, per dir meglio, la sua determinazione che queste strade si facessero, e ne ha riconosciuta la utilità; ed aggiungevano questa esser la essenza dell'articolo, essendo incidentale la designazione della natura dei fondi, da cui trarre il sussidio.

Ma io voglio credere che gli onorevoli interpellanti, così esperti delle nostre leggi, mi concederanno che questa loro argomentazione non avrebbe avuto fortuna presso la Corte dei conti, la quale non può riconoscere se non il testo preciso delle leggi, e questo testo non dava al Governo altra facoltà, oltre quella di valersi per i sussidi del fondo delle multe introitate.

Ora, quando gli onorevoli miei amici Pisanelli e Bonghi censuravano il ministro dei lavori pubblici per non avere eseguito la legge, avrebbero anche dovuto insegnarmi il modo come eseguirla. Io posso assicurarli che dal suo canto il Governo ha fatto ogni opera per esigere queste multe; ma che un recente giudicato fra l'amministrazione pubblica e la società delle strade ferrate meridionali ha ridotto a lire 35,000 circa queste multe, che noi calcolavamo in 2,592,195 75. Dalla nostra parte ci appellammo del giudicato, che annullava i nostri calcoli e le nostre speranze; e dalla parte sua la società delle Meridionali si appellò ugualmente, perchè intende di essere esonerata dal pagamento anche di queste lire 35,000. E tanta importanza io ho posta in quest'affare, che ho preso il processo con tutti i documenti, e l'ho mandato ad uno dei più dotti giuristi di questa Camera, all'onorevole De Donno, acciocchè emettesse un parere per sapere se noi dovessimo insistere o no in questo giudizio.

Ora io domando: essendo mancati i fondi, come potete pretendere che il ministro dei lavori pubblici assegni i sussidi per queste ferrovie? Voi potrete dire bensì al ministro dei lavori pubblici di presentare un nuovo progetto di legge al Parlamento; ma a mia volta risponderò, che in tal caso poi rientriamo nella questione delle strade ferrate secondarie.

Queste quattro strade per altro non sono tutte nelle stesse condizioni. In primo luogo io dirò, che per mia parte, sperando che il Parlamento voglia un giorno approvare una legge fondamentale intorno alle strade ferrate secondarie, faccio ogni opera per indurre i comuni e le provincie a prendere l'iniziativa in fatto di ferrovie di interesse locale. E credo che il Parlamento vorrà seguirmi in questa via. Fra queste quattro strade ferrate ve ne sono due, e sventuratamente una è quella del mio paese (cioè a dire quella da Giulianova a Teramo), e l'altra quella da Zollino a Gallipoli, per le quali esistono bensì i progetti d'arte; ma, sebbene non siano strade difficili, ma facilissime, sebbene siano linee brevissime (poichè quella di Gallipoli è di 30 chilometri e quella da Giulianova a Teramo è di 28); pure, per quanto io sappia, nè dai comuni nè dalle provincie fu fatta finora alcuna manifestazione di volere concorrere a queste opere; quindi manca per esse una condizione importante, cioè la iniziativa locale.

Quanto alla strada da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella, ricorderà la Camera che dessa è un tronco di un'altra linea che sarebbe la continuazione di quella di Candela. È stato sempre mio desiderio che si trovasse modo, per il vantaggio delle contrade che dovrà attraversare, di ottenere che la strada di Candela avesse una continuazione. Lo stesso Parlamento, quando sopprimeva, per ragioni di difficoltà tecniche o per altro, la linea di Conza, volle incoraggiare la continuazione della strada di Candela con alcuni sussidi; e fin d'allora a me è sembrato di vedere nel Parlamento il desiderio di incitare con sussidi governativi l'iniziativa locale; tanto è vero che nella stessa legge con cui si promettono alcuni sussidi, si fa

conto che un consorzio di comuni e di provincie abbia a trovare il modo di sopperire a quanto potesse mancare per assicurarne la concessione.

Più d'una volta fu sollecitata l'amministrazione di quella provincia, perchè s'adoperasse per riunire le piccole forze del territorio che sarebbe attraversato, ove peraltro vi sono delle popolazioni bastantemente ricche, come quelle di Melfi ed altre, e facesse loro intendere la grande utilità del prolungamento di questa linea.

Ho del pari aperto trattative colla società delle Meridionali, acciocchè ne assumesse la costruzione e l'esercizio. Le trattative non ebbero buon successo, forse specialmente perchè in quei giorni, in cui si facevano, il credito pubblico non si era così rilevato, come lo è presentemente. Ora che le condizioni del credito pubblico sono migliorate, e di molto, forse diventerà meno difficile la intrapresa.

Fortunatamente pare che altri e grandi interessi si uniscano al desiderio della continuazione di quella ferrovia. Vi è in quelle vicinanze una industria esercitata in larga scala col taglio del bosco di Monticchio, e questa industria ritrarrebbe grandissimo vantaggio da questa strada ferrata. Gl'interessati nel bosco di Monticchio hanno fatto pratiche presso il Ministero perchè si concedesse loro questa strada ferrata a larghezza ridotta, cioè a rotaie riavvicinate.

Io mi sono opposto, ed ho detto ai richiedenti che, se intendevano di fare una strada ferrata in continuazione del tronco di Candela, colla stessa larghezza di rotaie come nelle strade ferrate a sistema ordinario, con curve non ristrette, con pendenze non forti, io era disposto ad incoraggiarli in tutti i módi,

altrimenti no; in quanto che è mia fede che, migliorate le condizioni generali e locali, un giorno si possa spingere più oltre quella strada. E mi pareva di non provvedere bene agli interessi di quelle località se le avessi condannate, per ottenere una strada anche tre o quattro anni prima, ad averla in condizioni tali da servir male ai loro commerci.

La compagnia ha poi riformata la sua domanda, ed ha chiesto di fare una ferrovia iu condizioni normali. Sto quindi trattando per la concessioue.

Rimane la strada Lucera-Manfredonia.

L'onorevole Bonghi, che è ben informato dell'andamento di questo affare, sa che si è costituito un Comitato promotore che rappresenta provincie, comuni e consorzi, il quale ha già raccolto dei concorsi per la somma di lire 2,800,000; ma sventuratamente, secondo un progetto, fatto credo dall'onorevole Gabelli, questa strada costerebbe non meno di lire 3,364,000.

Avendo il Comitato aperto delle trattative colla società delle Meridionali per la costruzione, essa richiese lire 4,600,000 Ed il Comitato domanda un sussidio, in una quota che a me sembra poco proporzionata a quanto si potrebbe dare per una strada ferrata secondaria. Nè mi parve quindi essere il caso di presentare un apposito progetto di legge alla Camera, perchè il sussidio fosse concesso. Speriamo però che, mercè la operosità del Comitato promotore, e stante il grande interesse di quella linea, si possano raccogliere maggiori fondi; sì che, quando verrà la legge delle strade ferrate secondarie, possano gli interessati presentare un progetto tale da poter essere accettato dal Governo, e sussidiato in quella misura che sarà dalla legge stabilita. L'onorevole deputato Cencelli domanda come in-

tendiamo provvedere sulla proposta di una strada per Viterbo. Viterbo ha un progetto di ferrovia per rinnirsi a Civitavecchia da una parte e ad Orte dall'altra. Credo che si tratti di 43 chilometri circa e del costo, dicono, di 18 milioni.

Risponderò all'onorevole Cencelli nei precisi termini con cui risponderò a tutti coloro i quali si faranno a domandare sussidi dal Governo per le strade ferrate d'interesse locale, che presenterò una legge generale a questo scopo, una legge, come già diceva, altamente reclamata da tutte le provincie italiane, una legge che è divenuta una necessità, perchè bisogna che il potere esecutivo sappia fin dove possa estendersi nella misura dei sussidi, prima di iniziare trattative con comuni e con provincie.

Io non dirò in modo assolnto che l'aspettazione di qnesta legge ci debba chiudere interamente la via ad assegnare qualsiasi sussidio per la costruzione di strade ferrate. Quando le strade presentassero condizioni veramente eccezionali d'urgenza e di utilità, oppure quando vi fosse una esplicita manifestazione della volontà del Parlamento, come già ho accennato per le quattro strade indicate nella legge del 1870, e si vedesse un'iniziativa locale così spiccata da rendere possibile l'esecuzione di una linea mercè piccolo sussidio governativo, non sarei certamente restio di venire con proposte speciali innanzi a voi, ove dovessi per qualche ragione ritardare la presentazione al Parlamento della legge generale snlle strade ferrate secondarie.

Gli onorevoli interpellanti di ieri, non solamente hanno parlato di strade ferrate in progetto, ma mi hanno chiesto ben anco delle mie intenzioni, intorno

a strade che non so se altri abbiano studiate, domandandomi che cosa avrei fatto, una volta giunta la ferrovia ad Avellino, e se intendeva farla proseguire fino a Santa Venere. Confesso che neppure conosco quei luoghi, e come mi tornò impreveduto che si portasse una questione di questa fatta alla Camera, così mi parrebbe cosa strana per mia parte il risponderVi senza avere premesso studi, senza conoscere le località.

Così pure l'onorevole Bonghi mi domandava che cosa intendessi fare dopo costrutta la linea da Manfredonia a Lucera, e se intendeva costrurre una linea da Lucera verso Cassino, ossia una linea la quale sarà forse più lunga e dispendiosa della linea da Foggia a Napoli.

Dico francamente che la linea tra Lucera e Cassino è per me nelle stesse condizioni che quella fra Avellino e Santa Venere. Se noi ci gettiamo nel campo delle ipotesi, nel campo delle aspirazioni, potremo con molta facilità tracciare sopra una carta topografica tutte quelle strade ferrate che più ci piacerà di veder costrutte; ma io credo che chi ha l'onore di parlare per il Governo, debba in questa materia andar molto cauto, e non improvvisare dichiarazioni, nè entrare in campi ancora inesplorati per le conseguenze che soglion derivare dalle parole, che partono da questi banchi.

L'onorevole Bonghi infine non dimenticò la Commissione delle ferrovie, e, quasi che l'ordinamento di un sistema ferroviario fosse cosa di lieve conto, e di cui potessimo venire a capo in due o tre mesi, esprimeva in certo modo il dubbio che la onorevole Commissione non abbia fatto nulla, e tragga le cose, son sue parole, all'eternità.

Mi è ben gradito che l'onorevole Bonghi mi abbia

offerto occasione di far testimonianza dell'operosità del presidente di quella Commissione, il quale ha occupato non pochi dei miei ufficiali, e non pochi dei miei locali per raccogliere documenti e fare studi. L'onorevole presidente mi ha promesso, ed io prendo atto solennemente di questa sua promessa, che, durante le vacanze parlamentari, egli e gli onorevoli suoi colleghi si occuperanno alacremente ad esaminare tutti questi documenti, per trarne quella luce, che ci potrà essere di grandissimo aiuto per fare un progetto delle strade ferrate secondarie. Non di meno però, siccome l'onorevole Bonghi mi esprimeva ancora il desiderio di sapere, se per fare questo progetto di strade secondarie, volessi attendere il compimento dei lavori della Commissione, rispondo che sarò ben lieto di giovarmi dei consigli e dell'esperienza di uomini così eminenti e così pratici, come sono quelli che la compongono, ma che io non credo che, trattandosi di una legge di principii, come è la legge francese, sia necessario di conoscere tutta quanta l'applicazione che possa avere, e che perciò non occorra di attendere il compimento dei lavori della Commissione, che per altro son sicuro, non si faranno molto aspettare.

Prima d'entrare in altri gravissimi argomenti intorno alle ferrovie, per i quali l'amministrazione ebbe osservazioni da molte parti, credo dover rispondere all'onorevole Viarana intorno alle tariffe ferroviarie ed alla necessità d'equipararle.

Non mi farò a ricordare alla Camera ciò che lo stesso onorevole Viarana ha detto con molta chiarezza, che cioè, prima del 1875 non abbiamo diritto di ri-

chiedere alla società dell'Alta Italia la estensione delle tariffe dei viaggiatori della rete piemontese alle linee della Lombardia e dell'Italia centrale.

Questa parificazione è stata sempre un ardentissimo desiderio del Governo, il quale non ha ommesso in alcune occasioni e specialmente nelle trattative per la modificazione della convenzione 4 gennaio 1869, approvata colla legge del 28 agosto 1870, d'insistere presso la società dell'Alta Italia, affinchè anticipasse la desiderata parificazione.

Ma finora non siamo riusciti che all'equiparazione della tariffa delle merci.

Io assicuro l'onorevole Viarana che il Governo farà ogni opera per raggiungere il più presto possibile l'intento della diminuzione della tariffa dei viaggiatori sulle linee lombarde e dell'Italia centrale; e, senza voler qui discutere il dubbio da lui sollevato, se la società sia obbligata ad introdurre eguale tariffa sulla rete veneta, io mi limito ad osservare che sarà interesse della società di procedere a tale parificazione, tanto più che l'attivazione dei biglietti di andata e ritorno ha dimostrato la utilità dei ribassi nelle tariffe dei viaggiatori, le quali sono veramente assai elevate sulle linee lombardo-venete e dell'Italia centrale.

Altra domanda dirigeva l'onorevole deputato Ercole, il quale voleva sapere che cosa si fosse fatto finora per unificare ed estendere i benefizi, che ottennero gli impiegati di alcune amministrazioni, a tutti i funzionari del Governo. Rispondo che si stanno facendo pratiche dal Ministero, ma che finora nulla si è concluso.

Detto questo, o signori, passo ad altro argomento gravissimo, ad un argomento su cui richiamo tutta l'attenzione della Camera, perchè interessa tanto la Camera

quanto l'amministrazione. Io non parlo in mio nome, non parlo per l'interesse che posso avere come capo di una amministrazione, ma parlo per l'interesse del paese, perchè, se il Parlamento non farà giusto giudizio delle amministrazioni, il Governo in generale, ed il ministro dei lavori pubblici in particolare, non troveranno più modo di ben condurre la pubblica cosa. Il giudizio della Camera sulle amministrazioni ha, come deve avere, un' influenza morale immensa; e niente vi sarebbe di più scoraggiante, se una buona amministrazione non trovasse nella Camera quel suffragio, mi permettano di dirlo, che ha il diritto di trovare.

Ho sentito da alcuni banchi accusare, e seriamente accusare, l'amministrazione delle strade ferrate che si costruiscono per conto dello Stato; e mentre l'onorevole relatore della Commissione, con parole veramente incoraggianti e di cui gli sono grato, la spinge a continuare nella via intrapresa, da una parte della Camera sono sorte voci le quali, lo dirò francamente, sono scoraggianti.

Permettetemi, o signori, di aprirvi l'animo mio. Io sento grandissima risponsabilità del grave ufficio che mi è imposto, veggo tutte le difficoltà di un'amministrazione, specialmente quando questa sia nuova. Ma se l'amministrazione, nelle condizioni in cui si trovano i funzionari italiani, specialmente quanto alle rimunerazioni, non ha a sperare nel Parlamento un suffragio che ne rilevi il morale, io non so che mezzi possa avere più un ministro per guidarla a buon successo.

Ora, o signori, alcuni hanno affermato in questa Camera, che determinatamente non si vogliono costruire le strade ferrate in alcune provincie; altri hanno aggiunto che non si spendono le somme che si potreb-

bero spendere; altri hanno assicurato infine che i lavori non procedono come dovrebbero. Ebbene io ho coscienza, e in ciò sono lieto di trovarmi d'accordo colla Commissione del bilancio, mediante le parole scritte dall'onorevole relatore, che quest'amministrazione, anzichè essere appuntabile, sia benemerita.

È grave la questione della costruzione delle strade ferrate a conto dello Stato; è una delle più gravi questioni che siano state risolte in questi ultimi tempi. Or sono quindici o venti anni presso tutte le nazioni si credeva essere impossibile che si costruissero economicamente e bene strade ferrate a conto dello Stato. Fortunatamente quest'opinione non ha avuto lunga vita; di modo che, mentre altra volta si credeva che le strade ferrate costrutte ed esercitate a conto dello Stato fossero una vera sventura ed un errore economico, adesso possiamo proclamare altamente che il migliore costruttòre, il migliore esercente delle strade ferrate sia lo Stato. Esempio il Belgio, esempio la Prussia, esempio quello che intende fare l'Inghilterra, che è in via di riscattare tutte le sue strade ferrate. È questa una questione gravissima, una questione immensa. Ed io che veggo in pratica quanta sia la difficoltà di costrurre e bene ed economicamente le strade ferrate, proclamo che il Governo italiano anche in questa parte ha adempiuto al proprio dovere.

Signori, qui mi occorre, per difendere questa amministrazione, d'intrattenere un po' la Camera sopra alcune cifre. Le cifre sono più eloquenti delle parole. Ebbene, sappiate, o signori, e intendo solo di restringermi alle ferrovie calabro-sicule, per le quali l'amministrazione è stata così crudelmente biasimata, che a tutto il 15 di questo mese gli appalti deliberati

sono stati per chilometri 457 del valore, secondo i progetti approvati, di lire 90,170,750, la quale somma coi ribassi d'asta fn ridotta a lire 80,452,800; che i progetti in corso di approvazione sono per 55 chilometri, del valore da 14 a 15 milioni; che inoltre gli altri progetti già ultimati, e di cui è attesa la spedizione, ammontano a 53 chilometri, pel valore di 11 milioni. Sicchè, di tutta la rete calabro-sicula, non restano in corso di studio che 67 chilometri circa, approssimativamente valntati in lire 13,700,000.

Così la linea del litorale ionio è tutta appaltata meno i tratti da Cotrone a Catanzaro; ed il progetto del tronco Cotrone-Rocca Bernarda, della lunghezza di chilometri 33, e dell'importo di oltre 10 milioni, trovasi già approvato dal Consiglio superiore, ed è ora in esame presso il Consiglio di Stato. Della linea di Potenza, per cui si sono fatti tanti clamori, e pubblicamente e privatamente, già abbiamo appaltato cinqne tronchi; rimangono ad appaltarsi quattro tronchi fra Ramagnano e Grassano, dei quali dne (qnello da Ramagnano a Picerno e da Grassano a Trevigno) lo saranno prossimamente, essendo imminente la spedizione dei relativi progetti. Io vi prego di osservare che, se vi sono alcuni tronchi i cui studi non siano ancora ultimati, ciò dipende dalle eccezionali difficoltà dei lnoghi, perchè ne abbiamo di qnelli, la cui spesa chilometrica andrà da 600 a 700,000 lire. La terza linea, che è quella di Cosenza, già trovasi per intiero appaltata. In Sicilia tntta la rete è appaltata, meno il tronco per il quale sorse la questione della linea trasversale delle Caldare e di Monte d'Oro; e, se qnesta non fosse sorta, la rete sicula sarebbe interamente appaltata. I lavori eseguiti (mi permetta la

Camera di entrare in questi particolari, perchè è importantissimo che il paese vegga chiaro e non si agiti) sugli appalti conchiusi a tutto maggio 1872, hanno un valore di 11 milioni. E di questi 11 milioni, lire 2,700,000 in Calabria e lire 8,800,000 in Sicilia; e partitamente nel 1870 e 1871 l'importo dei lavori eseguiti fu di lire 5,600,000, e dal 1° gennaio a tutto maggio 1872 fu di circa 6 milioni. Di modo che in questi cinque mesi del 1872 l'amministrazione ha speso di più di quello che non si è speso nei due anni precedenti.

Ma da ciò non dovete trarre argomento che l'amministrazione proceda meglio ora che non procedesse pel passato: sarebbe un grande inganno. Quando voi dite: la strada deve essere compiuta in tanti anni; il primo anno avete speso cinque, dunque il secondo spenderete cinque, e così successivamente; e però, dovendo spendere 60, impiegherete dodici anni, permettetemi di dire nettamente che voi cadete in grande errore. Bisogna sapere che cosa sia la costruzione di una strada ferrata, per giudicare se l'amministrazione abbia compiuto o no il proprio dovere.

Nel primo anno della costruzione di una strada ferrata si devono compilare i progetti, per cui non si spende d'ordinario più del mezzo per cento dell'importo dei lavori; nel secondo anno si fanno gli appalti, ma non si possono ancora eseguire grandi lavori, epperciò non si spende molto; le forti spese avvengono poi negli ultimi anni, quando vi è la costruzione dei ponti e dei fabbricati, la provvista delle rotaie e di tutto il materiale d'armamento e mobile. Ognuno sa che l'armamento solo importa da un quarto ad un quinto circa della spesa delle ferrovie a costruirsi nelle condizioni delle calabro-sicule.

Dunque, quando voi mi venite a fare questi computi, e mi dite: nel primo anno voi dovete spendere 20 milioni, nel secondo 20 milioni e nel terzo altri 20 milioni, per spenderne in tre anni sessanta, io vi rispondo, che nel primo anno si deve spendere 5, nel secondo 15 e nel terzo 40.

Infatti voi ne avete un esempio nella strada di Savona. Ricorderete che nel 1871 vi ho detto che avremmo spesi 6 milioni, e la Commissione del bilancio vi può dire che i lavori che saranno eseguiti nel 1872, ascenderanno alla somma di circa 18 milioni. Ora, se così ragionerete, giudicherete rettamente, e sarete giusti verso l'amministrazione; se farete altrimenti, scoraggierete questa, e non farete certo bene al paese.

Gli onorevoli Pepe e Cencelli mi hanno portato sull'argomento dei bonificamenti, e su quello specialmente della campagna romana. Ricorderò prima d'ogni altra cosa all'onorevole Cencelli, che una delle questioni più ardue, come egli ben sa, è quella dell'agro romano, questione che, sorta colla civiltà dell'antica Roma, si è trascinata per i tempi di mezzo fino a noi, che la trovammo quasi intatta nell'ordine dei fatti, benchè nei riguardi della scienza sia stata nei due ultimi secoli oggetto di molteplici ed interessantissimi studi. Egli non può pretendere per verun modo che una Commissione, incaricata di un problema così arduo, possa scioglierlo in brevissimo tempo. Basterebbero a far fede dell'operosità, della solerzia e della cura di quella Commissione, le pubblicazioni già fatte dagli onorevoli membri di essa, alcuni dei quali siedono in questa

Camera, dal Salvagnoli, dal Guerzoni, dal Pareto dal Giordano e da altri.

Noi conveniamo coll'onorevole Cencelli che bisognerebbe fare presto e bene, ma egli non può esigere che una questione così complessa, la quale non solamente è tecnica, ma, direi quasi, è questione sociale, possa sciogliersi facilmente; nè egli ha ragione di censurare, come faceva ieri, la Commissione per non aver ancora compiuto i suoi studi. I provvedimenti di Governo che in diversi tempi furono pubblicati per il miglioramento dell'agro romano, e che rimasero pressochè sempre lettera morta, ci dimostrano essi pure come debbasi procedere con molta cautela, e solo dopo di aver considerata la quistione sotto i moltiformi suoi aspetti.

La questione delle bonifiche, a cui mi richiamava particolarmente l'onorevole Pepe, è più ampia, poichè riguarda il rinsanimento del territorio di gran parte d'Italia. Uno dei primi atti della mia amministrazione fu quello di rivolgere le maggiori cure alle bonifiche, ed in questo intendimento, dopo avere creato una direzione generale esclusivamente incaricata delle opere idrauliche, ho ora chiesto alla Commissione del bilancio di stanziare un maggior fondo, affinchè la nostra opera possa riuscire veramente efficace.

Non esito poi ad ammettere che le maremme toscane vanno novellamente studiate, e gli studi già sono in fatto approntati; come non esito a riconoscere che dobbiamo farvi altre opere per non perdere i benefizi, che dai lavori già eseguiti si sono fin qui ottenuti.

Convengo del pari che le maremme e le terre palustri e vallive del Mezzogiorno debbano più completamente essere studiate, altrimenti si renderebbero inu-

tili le spese fatte in quella regione, e già taluni progetti importanti sono allestiti ed altri si stanno facendo. È altresì intendimento dell'attuale amministrazione di fare in modo, che per ogni dove si estendano i benefici effetti della nostra legge sui lavori pubblici in quanto concerne il regime delle acque, specialmente coll'attuazione delle opere di terza categoria. Intendiamo dare il maggiore eccitamento all'iniziativa privata, specialmente nelle provincie del Mezzogiorno e delle isole, e far sì che le acque, le quali ora non vi sono che di danno, diventino così l'ausiliare più utile dell'agricoltura in tutta Italia. Noi siamo convinti che la sistemazione idraulica del territorio, sia ora uno dei principalissimi mezzi per promuovere la prosperità della agricoltura ed il benessere delle popolazioni in moltissime delle nostre provincie.

Comprendano da ciò, tanto l'onorevole Cencelli, quanto l'onorevole Pepe, come io divida perfettamente i loro concetti. E relativamente alla campagna romana, se non sono d'accordo coll'onorevole Cencelli nell'apprezzamento dei lavori della Commissione, d'altra parte sono lieto di riconoscere come egli sia, secondo me, nella buona via, allorchè dice che la formazione dei comprensorii e la istituzione dei consorzi ravviveranno la campagna romana: ed io, senza voler prevedere l'avvenire, sarei molto inclinato a condividere la fede dell'onorevole Cencelli nei benefizi che si potranno ottenere da questa associazione degli interessati; e vorrei anche dirne le ragioni, se potessi entrare ora in lunga dissertazione sull'argomento.

Quanto al Tevere, sa l'onorevole Cencelli che ce ne siamo occupati dai primi giorni che venimmo a Roma; l'onorevole Cencelli non ignora certamente

quali studi importantissimi si siano fatti; e siccome egli stesso disse di conoscere che siamo in trattative col municipio, e che quest'opera deve essere fatta da tutti gli enti interessati collettivamente, così saprà ugualmente come il non avere cominciato non possa attribuirsi a difetto di alcuno, sebbene sia nel desiderio di tutti.

Senza uscire dalle osservazioni che faceva l'onorevole Cencelli, per non intrattenere più lungamente la Camera, entro in un altro argomento, e sarò quanto più breve mi sia possibile, tanto più che vedendo la Camera così benigna nell'ascoltarmi, non vorrei abusare della sua benevolenza.

*Voci*. Parli! parli!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Vengo all'argomento delle strade ordinarie.

L'onorevole Cencelli vi disse, o signori, che la provincia romana non ha strade; sventuratamente è una verità che io da gran tempo conosco, e l'onorevole Cencelli stesso, come membro del Consiglio provinciale di Roma, perfettamente può farmene testimonianza.

CENCELLI. È verissimo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io sono contristato quando, aprendo la carta della provincia romana, veggo quanto poche siano le strade, sì che quasi crederei d'avere innanzi a me la carta di una provincia delle Calabrie, delle Puglie, o della Sardegna, che siamo soliti di deplorare come grandemente deficienti di strade, anzichè di aver sott'occhio il territorio che sta intorno ad una popolosa e ricca città, quale è la nostra capitale.

Ma questo difetto non dipende già, come supponeva l'onorevole Cencelli, dall'essersi mantenuta nella provincia di Roma una sola strada fra le nazionali. Io vorrei anzi, ed auguro che avvenga a Roma quello che è avvenuto a tutte le grandi città italiane, Torino, Napoli, Milano, che Roma non avesse più veruna strada nazionale.

CENCELLI. Sono le ferrovie.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le ferrovie e non le strade nazionali circondano le grandi città, e provvedono ai loro commerci.

Le ferrovie si sostituiscono necessariamente alle strade nazionali intorno alle grandi città; e se le strade nazionali che mettevano una volta a Roma, non sono più come tali classificate e diventarono strade provinciali, egli è perchè abbiamo applicata la legge, che stabilisce dovere le strade nazionali parallele alle ferrovie passare dallo Stato alle provincie.

Tutti coloro i quali si occupano, come noi il dobbiamo, della prosperità della provincia romana, vedranno che il gran bisogno della sua viabilità è quello delle strade intercomunali, per costruire le quali dobbiamo fare ora ogni opera.

Io sono dolente di dichiarare un fatto, ma ne aggiungerò del pari le ragioni. Nonostante l'energia adoperata dall'amministrazione verso i comuni della provincia romana per eccitarli alla costruzione delle strade comunali, i nostri sforzi hanno avuto finora pochissimo effetto; ed io me lo spiego, perchè la costituzione dei comuni è nuova in questa provincia. Ma io spero che la provincia romana in brevissimo tempo non sarà seconda a nessun'altra del regno anche per la costruzione delle strade comunali obbligatorie.

E qui mi è necessario rivolgermi al mio amico l'onorevole deputato Lovito, il qnale (mi permetta che io gli parli francamente, come son solito) è stato, non solo dirò poco benevolo, ma qnasi ingiusto (mi permetterà, per l'amicizia, la parola) non pur verso il ministro, ma verso l'amministrazione. Il deputato Lovito ci chiese: che cosa avete fatto per applicare la legge delle strade comnnali obbligatorie? Nulla. Che cosa intendete di fare? Quasi avrebbe pure risposto: nulla. Quali risultamenti avete ottenuti? Nulla. Che cosa avete speso? Nulla.

Sarei indotto a supporre che l'onorevole relatore della Commissione del bilancio, quando cón parole al tutto inconsnete si fece ad esprimere nn cordiale encomio al ministro dei lavori pnbblici pel modo come si stia eseguendo la legge sulle strade obbligatorie, debba essersi grandemente ingannato. O si è ingannato l'onorevole Lovito, o l'onorevole Depretis.

Vediamo un po' chi di questi dne si sia ingannato.

Comprendo bene che l'onorevole Lovito dica che l'amministrazione non ha fatto nulla, perchè forse non si è occupato mai nella sua provincia di strade intercomunali; nè ha potnto leggere la volnminosissima relazione che è stata presentata a qnesta Camera, e che si sta stampando, e la quale non è stata ancora pubblicata appunto a cagione della sua mole. Se l'onorevole Lovito si fosse óccupato nella sna provincia delle strade intercomunali; se avesse almeno potuto leggere qnesta relazione, io confido nella giustizia sua, e credo che sarebbe stato più benevolo verso la nnova amministrazione che io ho creata. E dico che ho creata, prevenendo lo stesso desiderio manifestato dall'onorevole Lovito, perchè, fra gli altri appnnti che egli fa all'am-

ministrazione, vi è questo di non avere creato un'amministrazione speciale per le strade obbligatorie.

Ora io dirò all'onorevole Lovito che quest'amministrazione è creata, e che la Commissione del bilancio, a cui ho domandato i fondi necessari, me gli ha concessi, affinchè questa amministrazione così costituita diventi una divisione stabile, e non viva più provvisoriamente come è vissuta fin qui. Veda dunque l'onorevole Lovito che almeno in questa parte io aveva prevenuto i suoi desiderii.

Importa poi che la Camera conosca qualche cosa intorno all'importantissimo servizio delle strade obbligatorie. Chi non s'è occupato mai di strade, sentendo a parlare di strade comunali obbligatorie, crede che si tratti d'un'amministrazione della massima semplicità, che non presenti difficoltà alcuna, d'un'amministrazione secondaria che sia facile ad ordinare e condurre. Le condizioni in cui si trovano la maggior parte delle provincie italiane in quanto a viabilità, sono simili a quelle in cui si trovava la Francia nel 1835; e quest'amministrazione, a mio credere, è una delle più difficili, e deve risolvere una questione di tanto interesse pel paese, che non è maggiore neppur quella della stessa viabilità ferroviaria. Io faccio appello a tutti coloro che hanno seguito l'andamento di quest'importantissima gestione in Francia, ove, mercè gl'immensi sforzi fatti nell'ultimo trentennio da quell'amministrazione, si è dotato il territorio francese di più che 300,000 chilometri di strade. Se vi è un'amministrazione della quale dobbiamo avere una cura gelosa, se vi è un'amministrazione della quale io mi sia occupato, della quale mi occupo, e della quale mi oc-

cuperò sempre principalmente, è quella delle strade comunali obbligatorie.

Mi permetta dunque l'onorevole Lovito di dire che ben a ragione mi suonarono dolorosamente all'orecchio quelle sue parole: « Che cosa si è fatto? Nulla. » Se non temessi d'annoiare la Camera con un troppo lungo discorso, farei vedere all'onorevole Lovito che cosa si è fatto in Italia, e come già abbiamo ottenuto risultamenti molto superiori a quelli che ottenne la Francia nei primi anni. Quando l'onorevole Lovito ci viene a dire « che cosa avete fatto da quattro anni? » Rispondo senza esitanza: non io, ma l'amministrazione ha fatto dei miracoli.

Quando voi fate strade nazionali, quando voi fate strade ferrate, voi spendete il vostro denaro o lo spende per voi una società; ma quando dovete organizzare e dirigere un'amministrazione in modo che tutti gli otto e più mila comuni si muovano come un sol uomo, quando dovete portare la vostra sorveglianza sopra il bilancio stradale di ciascun comune, quando dovete rannodare così immenso fascio di operosità, oh! signori, io vorrei che ognuno si provasse, come io mi son provato, per misurare le enormi difficoltà che s'incontrano. Quando, per far pervenire il nostro paese a quella civiltà, cui si elevarono altre nazioni, dovete dotarlo ancora di circa altri duecento cinquanta mila chilometri di strade; quando avete dinanzi a voi un'amministrazione che, per compiere questo grave incarico, deve spingere i suoi sguardi fino a trenta o quarant'anni successivi, come la Francia, che, dopo aver lavorato trentasette anni per le strade comunali, prevede ancora altri venti anni di operosità; quando l'amministrazione ha bisogno di tutta la forza

d'animo per spingersi in un così lontano avvenire, e già ha ottenuto degli ottimi risultamenti, io domando se non siano uno scoraggiamento, non per me, che ho una fede profondissima, ma per la mia amministrazione, che ho bisogno per ogni modo d'incoraggiare, le parole dell'onorevole Lovito: *che avete fatto? nulla.*

Ebbene, signori, che cosa ha fatto questa amministrazione? Non si comincia il lavoro delle strade senza la classificazione. Io faccio appello a tutti coloro che si sono occupati di strade, ed a quelli che sanno che cosa significa quest'operazione e di che importanza sia il riconoscimento legale di una data categoria di strade. Dal 30 agosto 1868 al 1° aprile 1871 noi avevamo fatto 5566 classificazioni; dal 1° aprile 1871 al 1° aprile 1872, ossia in un anno, noi abbiamo aggiunto ancora 2096 classificazioni, non restandone che 484 per completare un tale lavoro in tutta Italia, meno la provincia di Roma. Quando si considera che spessissimo un elenco di strade torna due o tre volte ai comuni; quando si considerano le grandi questioni che derivano dalle classificazioni, domando se può dirsi che non vi sia stata operosità nell'amministrazione. La lunghezza delle strade classificate da quest'amministrazione, che, dicesi, non ha fatto nulla, è così ripartita: strade costrutte 50,942 chilometri, da costruirsi 16,318, da sistemare 10,677, di modo che la classificazione si estese sopra circa 78,000 chilometri.

I progetti al 1° aprile 1871 ammontavano alla lunghezza di chilometri 2042; nell'anno 1872 se ne sono fatti per altri 2969 chilometri. Al 30 marzo 1871 ne erano ancora in corso per 503, al 30 marzo 1872 invece per 1923, ossia per 1420 chilometri di più, ciò che mostra il progresso di quest'amministrazione.

Quanto alle costruzioni, dalla pubblicazione della legge al primo aprile 1871 si erano costruiti solo chilometri 150, mentre al primo aprile 1872 se ne trovavano già costrutti 492, ossia nel passato anno furono costruiti 342 chilometri. E mentre al 30 marzo 1871 erano in corso di costruzione soli 108 chilometri, al 30 marzo 1872 ve ne erano 2000.

E per rapporto alle somme erogate, ove, per progetti dalla pubblicazione della legge al primo aprile 1871 si erano spese solamente 241 mila lire, al 1° aprile 1872 se n'erano spese 604 mila; cioè si è speso finora nel 1872 la somma di 362 mila lire.

Quanto alle costruzioni poi, mentre dalla pubblicazione della legge a tutto marzo 1871 le spese fatte ammontavano a lire 3,965,195, a tutto marzo 1872 ammontavano a lire 8,126,207; cioè nel 1872 già spendemmo lire 4,131,000, delle quali più di un milione per le strade sussidiate.

Ma probabilmente dirà l'onorevole Lovito, « noi vi diamo annualmente 3 milioni, e dal progetto di bilancio risulta che potreste spendere questo anno quasi 4,800,000 lire; perchè non volete spenderli? Perchè obbligate la Commissione del bilancio a rimandare circa 2 milioni all'anno avvenire?

L'osservazione sembrerebbe grave; ma io spero che tutti coloro, i quali conoscono l'economia di questa legge, vedranno che la gravità dell'appunto scompare di fronte ai risultamenti ottenuti, i quali, come dice l'onorevole relatore, tornano a grande onore dell'amministrazione. Ed anzitutto conviene osservare che i due milioni che si trasportano al futuro esercizio riguardano delle somme impegnate in sussidi a comuni che non possono certamente in un solo anno

compire le strade, per le quali ottennero il concorso dello Stato. Quando poi l'onorevole Lovito leggerà gli studi fatti da quest'amministrazione e che, presentati alla Camera fin dal 13 aprile, si stanno ora stampando, vedrà che noi, dopo il quart'anno, abbiamo fatto quello che la Francia arrivò a fare soltanto dopo 35 anni; ossia abbiamo già i bilanci stradali di tutti i comuni del regno fatti come in Francia ed in Inghilterra, che non solo vi indicano tutto quello che potete spendere in un determinato anno, ma quali siano tutti i mezzi che questa legge delle strade obbligatorie vuoi in danaro effettivo, vuoi in prestazioni, mette a disposizione di ciascun comune in avvenire. Da questo studio risulta che i 27,000 chilometri, che ci mancano per compire la rete già classificata, importeranno 247 milioni; e che a 24 milioni annui si può valutare il reddito del fondo speciale dei 3800 comuni che hanno incompleta la rete delle strade obbligatorie.

Risulta altresì questo fatto, che mentre vi sono dei comuni in Italia che possono completare la loro rete stradale da uno a dieci anni, ve ne sono di quelli che non possono completarla nemmeno in 50, o 60 anni. Non vi spaventate, o signori, chi vuol vincere una difficoltà bisogna che la veda e l'apprezzi; e voi dovete apprezzare tutte le difficoltà grandissime in cui ci troviamo. Non si fanno le strade coi discorsi e coi desiderii, le strade si fanno con costante operosità, con buoni provvedimenti, con buone leggi e colla loro rigorosa applicazione. (*Ah! ah! Bravo! — Risa ironiche a sinistra*)

*Una voce a sinistra.* C'è un volume di leggi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è mio desiderio di rendere vivace la discussione; io raccomanderei

la calma agli altri, come la raccomando a me stesso. È questo un argomento che mi sta troppo a cuore, che sta troppo a cuore al paese; più gli argomenti sono difficili e più abbiamo bisogno di calma; io non saprei discutere se uscissi da quella calma, da quella freddezza che un argomento di tanta importanza mi consiglia.

Dunque risulta da tutti i bilanci stradali compilati nella relazione che si sta stampando, relazione che credo farà molto onore all'amministrazione italiana, che vi saranno dei comuni, io ripeto, i quali potranno completare la loro rete stradale fra uno a dieci anni, e degli altri che potranno completarla fra 50 a 60 anni. Nè vi è ragione a sgomentarsi per questo; avvenne lo stesso in Francia: in Francia dove si è lavorato energicamente, come si lavora ora in Italia, per l'attuazione di una simile legge, ancora dopo 37 anni di grande operosità, ci sono molte contrade che hanno bisogno di altri venti anni per completare la loro rete stradale.

Si obbietterà: bisogna aspettare dunque cinquanta o sessant'anni? Ma, signori, l'opera della rigenerazione di una nazione è lenta; e se voi voleste fare tutte le strade, che io veggo in questo quadro, che ho sotto gli occhi, e le voleste fare in dieci anni, occorrerebbe che poteste disporre di qualche miliardo. Noi non potremo raggiungere lo scopo cui dobbiamo arrivare, se non procedendo gradatamente, come si è fatto per ogni dove. Ricordiamoci sempre che non quella nazione diventerà grande, che desidererà, ma quella che troverà i modi pratici di attuare i suoi desiderii. Il tempo in cui i comuni potranno compiere le loro strade obbligatorie è fissato dalla legge, che determina le risorse che

vi si devono impiegare; ed il potere esecutivo altro non deve curare se non che tutte le somme del fondo speciale si convertano ogni anno ed in ogni comune in costruzioni stradali.

È questo il còmpito del Governo, e noi siamo intenti al lavoro, ora che abbiamo potuto ben definire il campo d'azione della legge.

Amo richiamare l'attenzione della Camera sopra un altrò fatto importante. Per attuare la legge del 1868 in tutta la sua ampiezza, è necessario che i comuni abbiano pronti progetti di strade per un importo di almeno cento venti milioni di lire; allora solo si potranno eseguire lavori per dodici milioni all'anno, ed allora soltanto lo Stato potrà contribuire per i tre milioni assegnati dalla legge. E l'ordinare, ed il far eseguire progetti di piccole strade per 120 milioni di lire, non è certo poca cosa.

E sappia l'onorevole Lovito che noi anche in ciò abbiamo saputo far qualche cosa; l'amministrazione ha già potuto far compilare progetti di strade obbligatorie per ben trenta milioni di valore.

Comprendo che non manchi mai modo di fare opposizione; ed io ho esposto questi fatti per dimostrare le difficoltà che deve incontrare un'amministrazione che intende attuare la legge sulle strade obbligatorie, anzichè per rispondere alle obbiezioni dell'onorevole Lovito, non volendo per verun modo appassionare la discussione.

LOVITO. E nemmeno noi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. E mi permetta l'onorevole Lovito che io chiuda questo ormai lungo discorso, intorno alle strade, di cui devo dimandare venia

alla Camera, con una considerazione generale di un ordine anche superiore.

L'onorevole Lovito molto velatamente, ed altri onorevoli deputati più apertamente, hanno voluto far supporre che io sia uscito dal mio programma.

Io ebbi una gran ventura, che accade raramente ad altri ministri; cioè a dire sul principio della mia amministrazione ho potuto esprimere nettamente quali fossero i miei concetti per ciascun ramo di amministrazione, e che cosa mi proponessi di fare; ed ebbi pure la fortuna di poter sottoporre questi miei intendimenti alla Camera, di unito al mio collega delle finanze, come intendimenti dell'attuale amministrazione, nelle comunicazioni fattevi per i provvedimenti finanziari.

Ebbene, che cosa risulta dal mio programma? Risulta (e parmi che questo faccia onore all'attuale amministrazione) che, avendo noi compreso il bisogno che una gran parte d'Italia debba essere ancora dotata di strade, e persuasi che principalmente dalle strade possa attendere vita e prosperità; riconoscemmo che, se noi non venissimo in soccorso di quelle regioni, le quali, per sventure antiche, e certo non attribuibili a noi, si trovano in cattive condizioni di viabilità, non faremmo opera politica, nè provvederemmo al benessere generale del paese, lasciando come inferma una parte del corpo dello Stato per mancanza di quei mezzi che principalmente possono vivificarla.

Fin dalla tornata del 12 dicembre 1871 il mio programma è sotto ai vostri occhi, e nessuno ha mai trovato, per quanto io sappia, che non corrispondesse ai veri bisogni del paese.

La stessa autorevolissima Commissione, la quale ha preso in esame i provvedimenti finanziari, non ha tro-

vata alcuna cosa a ridire, dimodochè noi abbiamo creduto e crediamo che esso sia la guida che deve condurci nell'amministrazione dei lavori pubblici.

Sia sicuro l'onorevole Lovito che pel bene della finanza italiana il ministro dei lavori pubblici non spenderà più di quel che ha detto di spendere; ma nello stesso tempo si persuada che noi, pur restando entro i cancelli in cui ci siamo rinchiusi, riteniamo di essere in misura di provvedere largamente ai bisogni di tutte le provincie italiane, ovunque si trovino, e senza alcuna distinzione. Per noi, lo diciamo francamente, non esiste questa o quella provincia, non vi è che l'Italia; tutte le provincie sono uguali per noi; dove esistono bisogni, là corriamo a provvedere. L'onorevole Lovito ricordava le nostre proposte per la strada di Bobbio e pel Colle di Tenda, e pare volesse far credere che per esse il ministro dei lavori pubblici fosse uscito dal suo programma.

Ricordi l'onorevole Lovito, che nel nostro programma noi prevediamo di spendere 2,339,000 lire annualmente per compiere le strade che per una ragione qualunque presentano delle lacune. Ed io fo appello, per non ripeter qui cifre, alla Commissione del bilancio, perchè dica se io non sono ancora molto al di sotto di questa cifra, e se altro non mi resti ancora a disporre per questa previsione.

È bene che cessino una volta queste gare, che, la Camera mi permetta di dirlo, non so quanto tornar possano utili al paese. *(Mormorio a sinistra)*

Io credo di far qui opera di conciliazione, o signori, e di provvedere al benessere del paese, pregandovi tutti quanti a riunirci nel sentimento del progresso comune;

io conto troppo sul vostro patriottismo, per non esser sicuro che sarete d'accordo con me.

Aprite il bilancio dei lavori pubblici; vi troverete che pel compimento delle reti stradali già approvate si stanziano annualmente circa sei milioni; e voi sapete bene dove si spendono queste somme, in quelle provincie ove sono i maggiori bisogni, vogliam dire in quelle della Sardegna, del Napoletano e della Sicilia.

Per nuove strade noi abbiamo detto di volere spendere annualmente più di altri 6,000,000; ed abbiamo portato nel nostro preventivo quinquennale la spesa annuale per le strade all'insolita somma di 23 milioni.

Ora, o signori, io spero che voi tutti apprezzerete le nostre intenzioni, e confido che sarò ben compreso anche quando qualche parola vivace mi esce di bocca, specialmente allorchè parlo a vecchi amici come l'onorevole Lovito. L'onorevole deputato Lovito sa bene che possiamo essere disgiunti in quanto ai mezzi qualche volta, ma che quanto ai fini, nell'amore del paese, nel volerne la prosperità, non saremo disgiunti mai. Lo dirò nettamente: non avrei voluto sentire da lui alcune delle apostrofi che mi ha indirizzate.

Io vi ho ricordato quale sia il mio programma quanto alle strade, e non parlo di altro a questa volta per non intrattenere troppo lungamente la Camera. E mi giova dichiarare, per rispondere alle vive opposizioni, che mi vengono da una parte della Camera, che noi abbiamo fatto questo programma, non per consigli e sollecitazioni di altri, ma di spontanea nostra volontà, e che spòntaneamente con fermo proposito lo andiamo attuando.

Noi abbiamo speso tutte le somme stanziate nei bi-

lanci per la costruzione delle strade. Ed io domando alla Commissione del bilancio, che ben deve saperlo, se per le strade nazionali e provinciali delle varie serie non saremmo al caso qnest'anno, non solamente di spendere tutte le somme autorizzate dalle leggi, ma anche delle maggiori.

Quando noi provvedevamo a far scomparire delle lacune in alcune strade, altro non facevamo che attuare una delle parti del nostro programma.

Signori, chi siede su questo banco non sente più di appartenere a questa o a quella provincia, ma a tutta Italia.

Seguitando a ragionare dell'attuazione del mio programma, quanto alle nuove strade da progettare, rispondendo all'onorevole Lovito dico, che in modo al tutto insolito noi ci siamo rivolti ai prefetti perchè, riunite le deputazioni provinciali ed i notabili delle provincie, ci facessero sapere quali fossero le strade d'interesse generale, che nelle singole provincie ancora occorressero; imperocchè non solo abbiamo bisogno di costrurre qneste strade, quasi direi, arteriali pei bisogni generali del commercio, ma non potremmo ampiamente applicare la legge sulle strade comunali obbligatorie senza una ben condotta rete di strade di più largo interesse. E da tutte le provincie si inviarono al Ministero dei progetti; ed il ministro, il quale finalmente poi non è entrato al potere che da pochi mesi, riunì una Commissione di ispettori del Genio civile per fare uno studio complessivo di questi progetti, che interessano non meno di 18 provincie.

Ognuno pnò conoscere quali difficoltà vi siano per determinare, se ciascuna delle linee desiderate dalle provincie abbia, o no, ed in qual grado i caratteri di

interesse generale, per poi applicare ad essa i criteri stabiliti circa alla parte che deve prendere lo Stato nella loro costruzione.

Or bene, ad onta della mole del lavoro e delle indagini, si è riescito a formulare in pochi mesi un progetto di legge, che verrà presentato al Parlamento appena ne venga la opportunità. Non è per ordine del Parlamento che io ho fatto preparare questo progetto di legge, ma solo per fare il mio dovere; ed ora viene l'onorevole Lovito quasi a farmi appunto perchè ancora non lo abbiamo presentato, e a domandarmi come e quando lo presenteremo.

Io domando, a mia volta, all'onorevole Lovito: quando voi vedete un'amministrazione che sta facendo, ed in tal modo, il proprio dovere, credete voi di essere nel giusto rivolgendole cosiffatte questioni? L'amministrazione per propria iniziativa sta provvedendo ad un gran bisogno pubblico; richiamandola, per così dire, al dovere, non è quasi un offenderla, lasciando credere che abbia bisogno di eccitamenti?

Per mia iniziativa mi determinai a fare questo progetto di legge, che aiuterà la rigenerazione di molte provincie d'Italia; ma credei che sullo scorcio di una Sessione, il presentare alla Camera un progetto di legge, che riguarda tanti interessi, fosse quasi un sottrarlo alla discussione. È mio intendimento di presentare alla Camera questo progetto al riaprirsi della Sessione; ma non credeva che avessi bisogno di dichiararlo.

Dopo di aver ragionato, ora me ne avvedo, molto estesamente, e sopra molte cose, debbo domandare scusa alla Camera, se l'ho trattenuta forse troppo lungamente; ma fu l'amore che porto alla mia ammi-

nistrazione, la poco buona impressione che hanno prodotto sul mio animo certi sentimenti che furono manifestati, le ingiuste accuse fatte all'amministrazione, ed il desiderio che ho vivissimo del progresso civile e economico del paese, che quasi senza volerlo mi vi forzarono. Io sono convinto che noi conseguiremo questo progresso che già per ogni dove si rivela; ma senza una buona amministrazione, che pertinacemente vinca tutti gli ostacoli che ancora ci rimangono a superare, senza esser giusti verso di essa, certo non lo accelereremo.

Concludendo adunque io spero che da tutti i lati della Camera, senza distinzione di parte, troverò consentimento ai concetti che ebbi l'onore di esporre, e che non mi verranno meno quegli aiuti di cui sento aver bisogno, perchè l'amministrazione dei lavori pubblici possa compiere la missione cui è destinata, di concorrere energicamente alla prosperità ed alla grandezza del paese.

---